



*Препроводительная записка*

**ДОПОЛНЕНИЕ**  
**К ПРИЛОЖЕНИЮ 16 "ОХРАНА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ"**

**ТОМ II. ЭМИССИЯ АВИАЦИОННЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ**

**(Издание второе)**

1. Прилагаемое Дополнение заменяет все предыдущие дополнения к Приложению 16 и включает сведения о различиях, о которых Договаривающиеся государства уведомили до 2 июня 2008 года в отношении всех поправок, включая поправку 5.
2. Данное Дополнение следует поместить в конце тома II Приложения 16 (издание второе). Получаемые от Договаривающихся государств сведения о дополнительных различиях будут периодически издаваться в виде поправок к настоящему Дополнению.

**ДОПОЛНЕНИЕ К ПРИЛОЖЕНИЮ 16 (ИЗДАНИЕ ВТОРОЕ)**

**"ОХРАНА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ"**

**Том II. Эмиссия авиационных двигателей**

Различия между национальными правилами и практикой Договаривающихся государств и соответствующими Международными стандартами и Рекомендуемой практикой в томе II Приложения 16, о которых ИКАО была уведомлена в соответствии со статьей 38 *Конвенции о международной гражданской авиации* и резолюцией Совета от 21 ноября 1950 года.

ИЮНЬ 2008 ГОДА

---

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

## РЕГИСТРАЦИЯ ПОПРАВОК К ДОПОЛНЕНИЮ

<i>№</i>	<i>Дата</i>	<i>Кем внесено</i>

<i>№</i>	<i>Дата</i>	<i>Кем внесено</i>

## ПОПРАВКИ К ТОМУ II ПРИЛОЖЕНИЯ 16, ПРИНЯТЫЕ ИЛИ УТВЕРЖДЕННЫЕ СОВЕТОМ ПОСЛЕ ВЫХОДА ВТОРОГО ИЗДАНИЯ В ИЮЛЕ 1993 ГОДА

<i>№</i>	<i>Дата принятия или утверждения</i>	<i>Дата начала применения</i>
3	20/3/97	–
4	26/2/99	4/11/99
5	23/2/05	24/11/05

<i>№</i>	<i>Дата принятия или утверждения</i>	<i>Дата начала применения</i>

**1. Договаривающиеся государства, уведомившие ИКАО о различиях**

Перечисленные ниже Договаривающиеся государства уведомили ИКАО о различиях, которые существуют между их национальными правилами и практикой и Международными стандартами и Рекомендуемой практикой тома II Приложения 16 (издание второе), со всеми поправками, включая поправку 5, или представили замечания по их применению.

Номера страниц, указанные для каждого государства, и даты издания этих страниц соответствуют фактическим номерам и датам страниц в настоящем Дополнении.

<i>Государство</i>	<i>Дата уведомления</i>	<i>Страницы в Дополнении</i>	<i>Дата издания</i>
Азербайджан	23/11/05	1	2/6/08
Аргентина	21/11/05	1	2/6/08
Ирландия	24/10/05	1	2/6/08
Испания	28/2/05	1	2/6/08
Канада	14/11/05	1	2/6/08
Малайзия	22/6/05	1	2/6/08
Новая Зеландия	27/11/05	1	2/6/08
Польша	14/10/05	1	2/6/08
Соединенные Штаты Америки	27/6/05	1–3	2/6/08
Фиджи	21/10/05	1	2/6/08
Чешская Республика	25/10/05	1	2/6/08
Швеция	24/10/05	1	2/6/08

**2. Договаривающиеся государства, уведомившие ИКАО об отсутствии различий**

<i>Государство</i>	<i>Дата уведомления</i>	<i>Государство</i>	<i>Дата уведомления</i>
Армения	8/6/07	Объединенные Арабские Эмираты	19/10/05
Бахрейн	20/7/05	Пакистан	27/6/05
Венесуэла	25/10/05	Румыния	20/10/05
Германия	1/7/05	Сингапур	2/9/05
Дания	4/7/05	Словакия	11/10/05
Индия	23/10/06	Словения	13/10/05
Иран, Исламская Республика	20/6/05	Соединенное Королевство	8/6/05
Китай (ОАР Гонконг)	24/10/05	Тунис	18/7/05
Норвегия	29/6/05		

**3. Договаривающиеся государства, не представившие информации**

Австралия	Казахстан	Папуа-Новая Гвинея
Австрия	Камбоджа	Парагвай
Албания	Камерун	Перу
Алжир	Катар	Португалия
Ангола	Кения	Республика Корея
Андорра	Кипр	Российская Федерация
Антигуа и Барбуда	Кирибати	Руанда
Афганистан	Китай	Сальвадор
Багамские Острова	Колумбия	Самоа
Бангладеш	Коморские Острова	Сан-Марино
Барбадос	Конго	Сан-Томе и Принсипи
Беларусь	Корейская Народно- Демократическая Республика	Саудовская Аравия
Белиз	Коста-Рика	Свазиленд
Бельгия	Кот-д'Ивуар	Сейшельские Острова
Бенин	Куба	Сенегал
Болгария	Кувейт	Сент-Винсент и Гренадины
Боливия	Кыргызстан	Сент-Китс и Невис
Босния и Герцеговина	Лаосская Народно- Демократическая Республика	Сент-Люсия
Ботсвана	Латвия	Сербия
Бразилия	Лесото	Сирийская Арабская Республика
Бруней-Даруссалам	Либерия	Соломоновы Острова
Буркина-Фасо	Ливан	Сомали
Бурунди	Ливийская Арабская Джамахирия	Судан
Бутан	Литва	Суринам
Бывшая югославская Республика Македония	Люксембург	Сьерра-Леоне
Вануату	Маврикий	Таджикистан
Венгрия	Мавритания	Таиланд
Вьетнам	Мадагаскар	Тимор-Лешти
Габон	Малави	Того
Гаити	Мали	Тонга
Гайана	Мальдивы	Тринидад и Тобаго
Гамбия	Мальта	Туркменистан
Гана	Марокко	Турция
Гватемала	Маршалловы Острова	Уганда
Гвинея	Мексика	Узбекистан
Гвинея-Бисау	Микронезия (Федеративные Штаты)	Украина
Гондурас	Мозамбик	Уругвай
Гренада	Молдова	Филиппины
Греция	Монако	Финляндия
Грузия	Монголия	Франция
Демократическая Республика Конго	Мьянма	Хорватия
Джибути	Намибия	Центральноафриканская Республика
Доминиканская Республика	Науру	Чад
Египет	Непал	Черногория
Замбия	Нигер	Чили
Зимбабве	Нигерия	Швейцария
Израиль	Нидерланды	Шри-Ланка
Индонезия	Никарагуа	Эквадор
Иордания	Объединенная Республика Танзания	Экваториальная Гвинея
Ирак	Оман	Эритрея
Исландия	Острова Кука	Эстония
Италия	Палау	Эфиопия
Йемен	Панама	Южная Африка
Кабо-Верде		Ямайка
		Япония

**4. Пункты, в отношении которых получены уведомления о различиях**

<i>Пункт</i>	<i>Государства, уведомившие о различиях</i>	<i>Пункт</i>	<i>Государства, уведомившие о различиях</i>			
Общее замечание	Аргентина	Глава 1 1.3 1.4	Новая Зеландия Малайзия Соединенные Штаты Америки			
	Ирландия					
	Испания					
	Польша					
	Соединенные Штаты Америки	Фиджи	Глава 2 2.1.1 2.1.4 2.1.4.1 2.2 2.3 2.3.2 c) 2.3.2 d)	Соединенные Штаты Америки Соединенные Штаты Америки Соединенные Штаты Америки Соединенные Штаты Америки Соединенные Штаты Америки Соединенные Штаты Америки Соединенные Штаты Америки Соединенные Штаты Америки		
		Чешская Республика				
		Швеция				
		<b>ЧАСТЬ II</b>				
		Глава 1			Глава 3 Общее замечание 3.1.5.1	Соединенные Штаты Америки Соединенные Штаты Америки
		1.2				
1.3	Малайзия Новая Зеландия Соединенные Штаты Америки					
<b>ЧАСТЬ III</b>		Добавление	Соединенные Штаты Америки			

**ЧАСТЬ III**

Положения части III тома II Приложения 16 не включены в национальные правила гражданской авиации в связи с тем, что Азербайджанская Республика не является разработчиком как воздушных судов, так и двигателей и не занимается вопросами сертификации по эмиссии.

---

**Общее замечание** В Аргентинской Республике в качестве правил летной годности, принятых для стандартов сертификации по эмиссии авиационных двигателей, действуют Федеральные авиационные правила (FAR) (часть 34) Соединенных Штатов Америки на языке оригинала, а изменения к этим правилам будут приняты после того, как они будут согласованы.

В этой связи различия между правилами и (или) практикой Аргентинской Республики и положениями тома II Приложения 16, включая поправку 5, будут, если таковые появятся, аналогичны тем, о которых уведомили Соединенные Штаты Америки применительно к части 34 FAR.

---



**Общее замечание** Поправка 5 не применяется. Подлежит включению Европейским союзом в постановление 1592/2002 (EASA).

---

**Общее замечание** Испания будет продолжать использовать поправку 4 к тому II Приложения 16 до тех пор, пока постановление 1592/2002 не будет изменено на уровне Европейского союза. Предполагается, что соответствующие изменения будут введены в середине 2006 года.

---

**ЧАСТЬ III**

**Глава 2**

- 2.3.2 d)                    Данное требование в Канаде законодательно не закреплено. В настоящее время идет процесс законодательного закрепления этого требования.
-

**ЧАСТЬ II**

**Глава 1**

1.3 Не выполняется.

**ЧАСТЬ III**

**Глава 1**

1.4 Не выполняется.

---

**ЧАСТЬ II**

**Глава 1**

1.2 Не выполняется.

1.3 Не выполняется.

**ЧАСТЬ III**

**Глава 1**

1.3 Не выполняется.

---

**Общее замечание** В Польше по-прежнему применяется поправка 4.

---

**Общее замечание** США регламентируют в отношении дыма двигателя класса TP (турбовинтовые). Применяется к турбовинтовым двигателям с расчетной мощностью, равной или превышающей 1000 кВт.

Положения раздела 40 CFR, часть 87.1, и раздела 14 CFR, часть 34.1, определяют класс двигателей TP как класс, который включает все турбовинтовые двигатели. Положения раздела 40 CFR, часть 87 е) 3), и раздела 14 CFR, часть 34 е) 3), устанавливают максимальное число дымности (SN) для турбовинтовых двигателей, изготовленных после 1 января 1984 года, с расчетной мощностью, равной или превышающей 1000 кВт. Для таких двигателей не превышает значение  $SN = 187(ro)^{-0.168}$  (с расчетной мощностью (ro) в киловаттах).

## ЧАСТЬ II

### Глава 1

1.3 Стандарты оговаривают, что Договаривающиеся государства признают действительной сертификацию по выбросу топлива, произведенную другими Договаривающимися государствами. Тем не менее США не принимают сертификаты этих типов от других Договаривающихся государств без двустороннего соглашения с США относительно летной годности.

## ЧАСТЬ III

### Глава 1

1.4 Стандарты оговаривают, что Договаривающиеся государства признают действительной сертификацию по эмиссии, произведенную другими Договаривающимися государствами. Тем не менее США не принимают сертификаты по эмиссии от других Договаривающихся государств без двустороннего соглашения с США относительно летной годности.

### Глава 2

2.1.1 США еще не приняли Стандарты на окислы азота (NO<sub>x</sub>), разработанные на совещании CAEP/6 в 2005 году (поправка 5 к Приложению 16).

Нормотворческие процедуры в США не позволяют быстро принимать Международные стандарты и Рекомендуемую практику. Положения добавлений 3 и 5 уже включены в правила США посредством ссылок.

В конечном итоге Стандарты будут введены в правила США в раздел 40 CFR, части 87.10, 87.1, 87.2 d), 87.61, и в дальнейшем в раздел 14 CFR, части 34.10, 34.1, 34.21 d) и 34.61.

2.1.4 Стандарты США включают дополнительные величины тяги, эксплуатационные режимы и стандартные циклы эмиссии при посадке и взлете для класса турбовинтовых двигателей. ИКАО не располагает стандартами на эмиссию для класса турбовинтовых двигателей, в связи с чем эти технические требования не были разработаны для включения в том II Приложения 16.

2.1.4.1 США еще не приняли Стандарты на NO<sub>x</sub>, разработанные на совещании CAEP/6 в 2005 году (поправка 5 к Приложению 16).

Нормотворческие процедуры в США не позволяют быстро принимать Международные стандарты и Рекомендуемую практику. Положения добавлений 3 и 5 уже включены в правила США посредством ссылок.

В конечном итоге Стандарты будут введены в правила США в раздел 40 CFR, части 87.10, 87.1, 87.2 d), 87.61, и в дальнейшем в раздел 14 CFR, части 34.10, 34.1, 34.21 d) и 34.61.

- 2.2 В США были установлены стандарты на дым для класса турбовинтовых двигателей. Тем не менее ИКАО не располагает стандартами на дым для класса турбовинтовых двигателей.
- 2.3 Авиационные стандарты США на эмиссию выхлопных газов в части NO<sub>x</sub> еще не включают уровни, указанные в поправке 5.
- До принятия Стандартов на NO<sub>x</sub>, оговоренных поправкой 5, ФАУ предлагает заявителям соблюдать уровень, указанный в последней поправке к Приложению 16, как это оговорено в стандартах EPA, 40 CFR 87.
- 2.3.2 c) США еще не приняли Стандарты на NO<sub>x</sub>, разработанные на совещании CAEP/4 в 1999 году (поправка 5 к Приложению 16).
- Нормотворческие процедуры в США не позволяют быстро принимать Международные стандарты и Рекомендуемую практику.
- В конечном итоге Стандарты будут введены в правила США в раздел 40 CFR, часть 87.21 d), и в дальнейшем в раздел 14 CFR, часть 34.21 d).
- 2.3.2 d) США еще не приняли Стандарты на NO<sub>x</sub>, разработанные на совещании CAEP/6 в 2005 году (поправка 5 к Приложению 16).
- Нормотворческие процедуры в США не позволяют быстро принимать Международные стандарты и Рекомендуемую практику. Положения добавлений 3 и 5 уже включены в правила США посредством ссылок.
- В конечном итоге Стандарты будут введены в правила США в раздел 40 CFR, части 87.10, 87.1, 87.2 d), 87.61, и в дальнейшем в раздел 14 CFR, части 34.10, 34.1, 34.21 d) и 34.61.

### Глава 3

- Общее замечание** Применительно к двигателям, предназначенным для сверхзвуковых скоростей, оговариваются стандарты на дым, углеводороды, окись углерода и окислы азота. В США для двигателей, предназначенных для сверхзвуковых скоростей, оговариваются стандарты только на дым и углеводороды.
- После снятия с эксплуатации воздушного судна "Конкорд" больше нет никаких гражданских воздушных судов, сертифицированных для выполнения полетов на сверхзвуковых скоростях. Принятие стандартов на окись углерода и окислы азота применительно к двигателям сверхзвуковых воздушных судов в настоящее время не является приоритетом для регламентирующих органов.
- 3.1.5.1 США еще не приняли Стандарты на NO<sub>x</sub>, разработанные на совещании CAEP/6 в 2005 году (поправка 5 к Приложению 16).
- Нормотворческие процедуры в США не позволяют быстро принимать Международные стандарты и Рекомендуемую практику. Добавления 3 и 5 уже включены в правила США посредством ссылок.
- В конечном итоге Стандарты будут введены в правила США в раздел 40 CFR, части 87.10, 87.1, 87.2 d), 87.61, и в дальнейшем в раздел 14 CFR, части 34.10, 34.1, 34.21 d) и 34.61.
- Добавление 4** США еще не приняли Стандарты на NO<sub>x</sub>, разработанные на совещании CAEP/6 в 2005 году (поправка 5 к Приложению 16).



Нормотворческие процедуры в США не позволяют быстро принимать Международные стандарты и Рекомендуемую практику. Добавления 3 и 5 уже включены в правила США посредством ссылок.

В конечном итоге Стандарты будут введены в правила США в раздел 40 CFR, части 87.10, 87.1, 87.2 d), 87.61, и в дальнейшем в раздел 14 CFR, части 34.10, 34.1, 34.21 d) и 34.61.

*Примечание. Предполагается, что Соединенные Штаты Америки примут поправку 4 в отношении Стандартов на  $NO_x$  к декабрю 2005 года, а поправку 5 к Стандартам на  $NO_x$  – к декабрю 2007 года.*

**Общее замечание** В Фиджи отсутствует законодательство, отражающее положения Приложения 16. Данные требования соблюдаются посредством приемки двигателей воздушных судов и введением процедур, которые отвечают требованиям ФАУ США и Европейского агентства EASA.

---

**Общее замечание** Что касается воздушных судов, переданных под ответственность Европейского агентства по безопасности полетов (EASA), то к ним будут применяться положения тома II Приложения 16 с учетом поправок 1–4 до тех пор, пока EASA не примет Стандарты поправки 5 к тому II Приложения 16 для включения в требования постановлений ЕС. Ожидается, что это произойдет в июле 2006 года. Сведения о передаваемых воздушных судах приводятся на веб-сайте EASA [www.easa.eu.int](http://www.easa.eu.int).

Что касается не переданных под ответственность этого агентства воздушных судов, то положения тома II Приложения 16, включая поправки 1–5, применяются к ним с 24 ноября 2005 года.

Являясь членом ЕС, Чешская Республика приняла постановления ЕС (№ 1592/2002 в отношении общих правил в области гражданской авиации и создания Европейского агентства по безопасности полетов, а также № 1702/2003, устанавливающее правила сертификации воздушных судов и относящихся к ним изделий, частей и приспособлений в отношении летной годности и охраны окружающей среды, а также сертификации организаций, занимающихся разработкой и производством), которые заменяют национальные требования применительно к областям, охватываемым настоящими постановлениями. Изготавливаемые и эксплуатируемые в Чешской Республике воздушные суда относятся к следующим двум группам: воздушные суда, переданные под ответственность EASA, и воздушные суда, не переданные под ответственность этого агентства. С учетом вышесказанного к переданным под ответственность этого агентства воздушным судам должны применяться постановления ЕС.

Предполагается, что к середине 2006 года какие-либо различия будут отсутствовать.

---

**Общее замечание** Поправка 5 не выполняется.

---